

Turek (za volantem) a Nahodil po Hvězdicové jízdě 1929



Foto Aero

AERO 1929 – 2009 (2)



Dvouválce

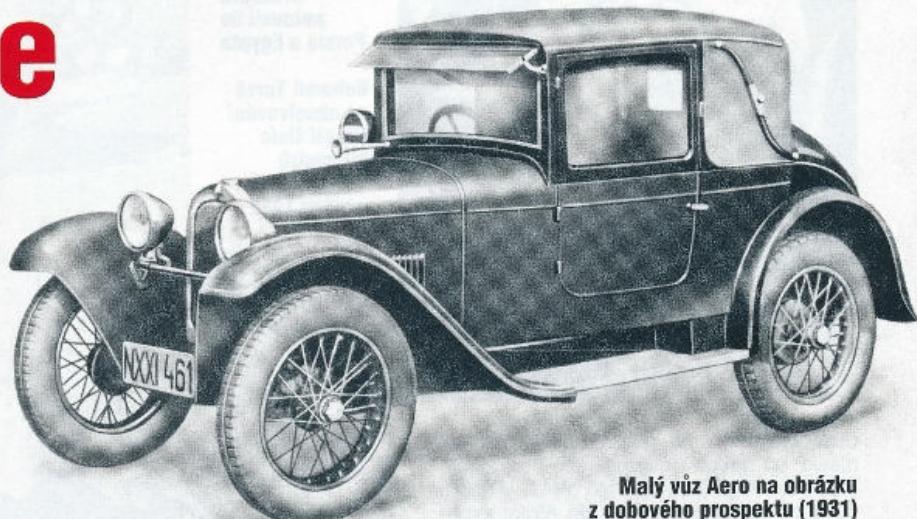
JAN TUČEK

Ještě jednou se vracíme k historii malých vozů Aero, které na přelomu dvacátých a třicátých let výrazně přispěly k rozvoji tuzemského automobilismu.

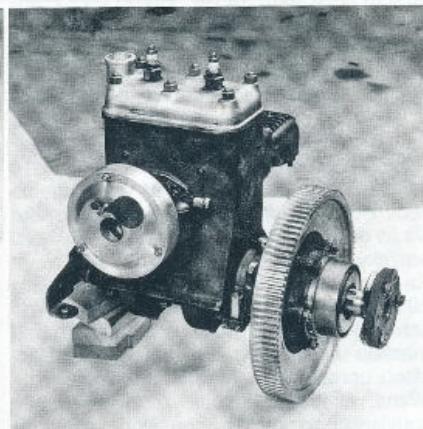
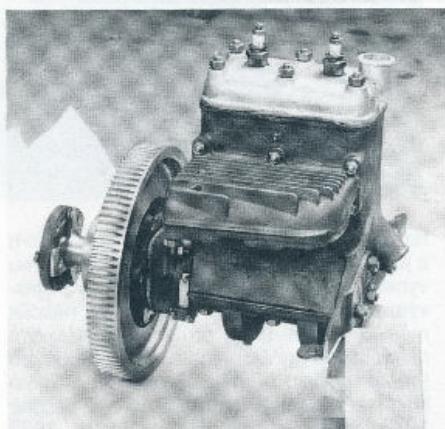
Jednoválcový typ Aero 10 HP představený v říjnu 1929, o jehož zrodu jsme podrobněji psali v minulém čísle, se začal v malých sériích vyrábět v květnu 1930 a do konce roku jich vzniklo jen málo přes sto kusů. Důležitější než počet prodaných vozů však byla skutečnost, že nová značka vzbudila živý zájem potenciálních zákazníků. Tovární jezdec Bohumil Turek (1901 – 1971) skvěle propagoval malou aerovku při hvězdicových jízách k Pražskému autosalonu 1929 a 1930, přičemž ve druhém případě absolvovali se spolujezdcem Antonínem Nahodilem přes 10 tisíc kilometrů cestou do marockého Agadíru a zpět. Aerovky statečně a úspěšně bojovaly v mnoha sportovních kláních a dávaly tak najevo, že jsou sice malé, ale dospělé.

Úspěch se dostavil už v sezoně 1931, kdy značka Aero prodala 1176 malých vozů, včetně několika stovek nových modelů s dvouválcovým motorem. Dvouválec o objemu 662 cm³ zkonstruoval otec malých aerovek, Ing. Břetislav Novotný, jím vybavený vůz nesl zpočátku označení Aero 16 HP, od roku 1932 pak Aero 18 HP. Výkon 18 k (13 kW) stačil automobilu s pohotovostní hmotností kolem 500 kg k dosažení rychlosti přes 80 km/h při rozumné spotřebě 6 až 7 l dvoudobé směsi benzínu s olejem. Navenek se dvouválcový model od jednoválce zpočátku téměř nelíšil, brzy však dostal dvírka i na levý bok karoserie a větší světlomety, prozatím ale musel vystačit jen s brzdami na zadních kolech. Kola byla nadále drátová s centrální maticí a nesla pneumatiky 4,50 x 18. V létě 1932 podnikl Bohumil Turek s dvouválcem nevídanou propagaci akci, když od 12. července do 11. srpna najezdil za 30 dní 30 000 km, den co den dokázal dvakrát absolvovat trasu z Prahy přes Hradec Králové a Svitavy do Brna a zpět.

Sezona 1932 byla pro značku Aero velmi úspěšná, v dubnu prodej malých aerovek

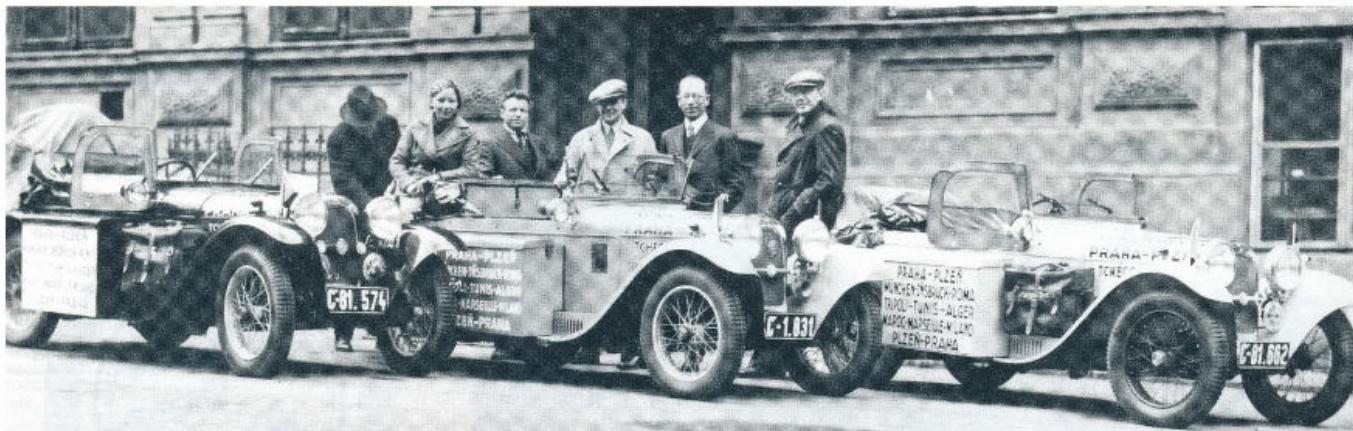


Malý vůz Aero na obrázku z dobového prospektu (1931)



Jeden z prvních dvouválcových motorů 662 cm³, vyrobený na jaře 1931

Záběr z montážní haly továrny Aero, pořízený v období 1930 – 1931



▲ Expedice Aero-Spektor před startem z Plzně v únoru 1933

Modrá aerovka, s níž Holas a Navara putovali do Persie a Egypta

Bohumil Turek po absolvování třiceti tisíc kilometrů za třicet dní v srpnu 1932



Vidra (vlevo) a Turek s vozy Aero 20 HP v Hradci Králové (1933)



Foto Aero

dosáhl absolutního rekordu 205 kusů za měsíc, od dubna do konce září se prodalo přes tisíc vozů a za celý rok 1441. V únoru 1933 odstartovala z Plzně do Afriky expedice tří vozů Aero 18 HP, kterou vedl František Alexander Elstner (1902 – 1974). Výprava pojmenovaná Aero-Spektor zamířila do Libye, pouštím terénem se z Tripolisu doslova probojovala k jihu až do Murzúku a Gatrúnu, pak zase nazpět do Tripolisu a přes Tunisko, Alžírsko a Maroko k Gibraltar. Přetížené dvouválcůce najely celkem 14 tisíc kilometrů a vyrážely až neuvěřitelné věci. Podrobnosti nabízí Elstnerova knižka *Náhod Bengázi*, kterou v roce 1941 vydal pražský nakladatel Julius Albert.

Na jaře 1933 byl uveden na trh model Aero 20 HP s litrovým dvouválcem, předními brzdami a větším chladičem, opatřeným širší maskou ve tvaru podkovy se svislou dělicí lištou uprostřed. Karoserie byla mírně rozšířena, blatníky dostaly zaoblenější tvar související s použitím menších šestnáctipalcových kol opatřených tzv. *superbalony*, pneumatikami rozměru 5,25 x 16. Připomeňme i novou zadní nápravu s rozchodem kol rozšířeným na 1030 mm. Dvouválec 998 cm³ se zrodil empiricky, navrhl jej vedoucí výroby Josef Bašek, který dal prototyp motoru postavit mimo mateřskou továrnu. Nový blok vznikl zaformováním dvou válců původního půllitrového jednoválce, klikový hřídel stejně jako spodní víko motoru byly zhotoveny jen podle skic. Označení Aero 20 HP bylo últimou tehdejším daňovým předpisům, skutečný výkon dvouválce se pohyboval kolem 26 k (19 kW). Malý vůz s pohotovostní

hmotností 540 kg jezdil rychlosťí až 100 km/h a jeho na tu dobu mimořádná dynamika mu vynesla přezdívku silniční štika. Vozy s litrovým motorem se však vyráběly jen několik měsíců v roce 1933, problémy s klikovým mechanismem některých exemplářů kariéru tohoto modelu předčasně ukončily. Vlivem krize se prodej automobilů Aero v sezóně 1933 snížil ve srovnání s rokem 1932 o 30 procent na 1004 vozy, což odpovídalo celkovému poklesu tuzemského trhu. V roce 1934 továrna nabízela dvouválcový model Aero 18 HP s novou maskou a brzdami i na předních kolech, v ceníku však nadále figuroval i jednoválec Aero 10 HP. V tradičním 2+1místném provedení roadster stál jednoválec 16 600 Kč a byl nejlevnějším automobilem na našem trhu. Událostí sezony bylo putování tří aerovek s dámskými posádkami přes Paříž do Alžíru a marockého Marrákeše. Dámský Modrý Team Aero, jehož pražskou patronkou byla bývalá závodnice Eliška Junková, doprovázel čtvrtý

vůz, který řídil kapitán výpravy, novinář F.A. Elstner. Za 40 dní tým ujel 14 tisíc kilometrů a vrátil se na zahájení dubnového Pražského autosalonu. V květnu 1934 vyjela z Prahy modrá aerovka, s níž se Bohumil Holas a Rudolf Navara vydali na stodenní výpravu do Asie a na Blízký východ. Dostali se až do Kábulu, Teheránu a Bagdádu, nazpět pak jeli přes Damašek, Jeruzalém a Káhiru do Alexandrie. Jejich 19 tisíc km dlouhé dobrodružství podrobně líčí Holasova kniha *Inšallah*, kterou v roce 1944 vydalo pražské Plázákovo nakladatelství.

V roce 1934 se prodalo celkem 948 automobilů Aero, z nichž téměř dvě třetiny tvorila novinka sezony, Aero 30 s litrovým dvouválcem a pohonem předních kol. Zbytek připadal na malé vozy Aero 10 HP a 18 HP, jejichž kariéra tímto skončila. Celkem jich z továrny v Praze-Vysočanech vyjely více než čtyři tisíce a mnohé z těchto vozíků sloužily v běžném provozu ještě v šedesátých, ba dokonce i počátkem sedmdesátých let. ■